令和6年度
秋田県道路交通環境安全推進連絡会議

次　　第

日　時：令和７年３月４日（火）13:00～
場　所：秋田河川国道事務所　大会議室

１．開　会

２．あいさつ

３．議　事

（１）事故ゼロプランの進捗状況について　資料①

（２）秋田県内の交通事故の状況について　資料②
- 秋田県の交通事故の状況
- 主要国道交差点の信号現示の変更について

（３）秋田県内における交通安全対策の取組について
- 国道 13 号　横山立体交差点　資料③-1
- 暫定 2 車線の高速道路区画柵の設置について　資料③-2

（４）ゾーン３０プラスの取組について　資料④
- 美郷町　六郷地区

（５）その他

４．閉　会

事故ゼロプランの進捗状況について

事故ゼロプランの進捗状況について

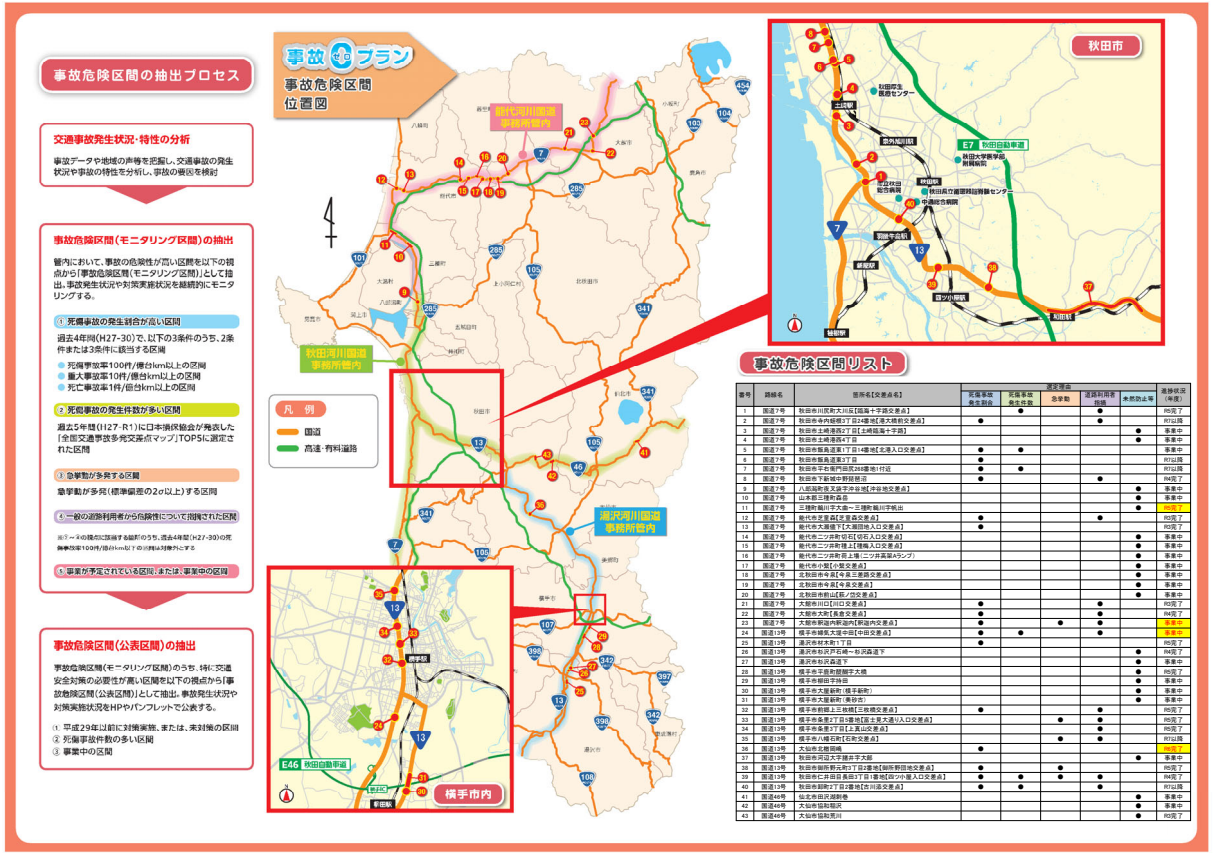
【事故ゼロプランについて】

●県内の国道の交通安全事業においては、データや地域の声等に基づき、事故の危険性の高い区間を明確にし、集中的･重点的に悲惨な交通事故の撲滅に向け取り組む“事故ゼロプラン”を推進している。
●事故ゼロプランの対象区間は、令和3年度に見直しを行っており、現在は43区間である。
●対策の実施状況については、国土交通省の事務所HP上で公表している。



出典：秋田河川国道事務所HP
https://www.thr.mlit.go.jp/akita/road/03_jikozero/index.html

▲ 事故ゼロプランとは



出典：秋田河川国道事務所HP
https://www.thr.mlit.go.jp/akita/road/03_jikozero/index.html

▲ 事故ゼロプランの公表状況

事故ゼロプランの進捗状況について

【事故ゼロプランの進捗状況について】

●令和3年度の事故ゼロプラン見直し以降、継続的に交通安全対策を実施。全43区間中17区間で対策が完了し、21区間においては事業実施中である。
●今後は、未実施区間（5区間）に対して事故発生状況を踏まえ対策工を実施するとともに、対策済み区間に対してモニタリングを行い、効果の発現状況を踏まえて、随時PDCAマネジメントサイクルを展開する。

▼ 事故危険区間の対策進捗状況（R6.1→R7.1）

事故危険区間 （事故ゼロパンフ掲載箇所）	区間数（43区間） R6.1時点	区間数（43区間） R7.2時点
対策済	15区間	17区間
事業中	20区間	21区間
未対策	8区間	5区間

令和7年2月28日時点

事故ゼロプランの進捗状況について

【事故ゼロプランの進捗状況について】

○○ ：進捗状況更新箇所

▼ 事故危険区間一覧（R7.2時点）

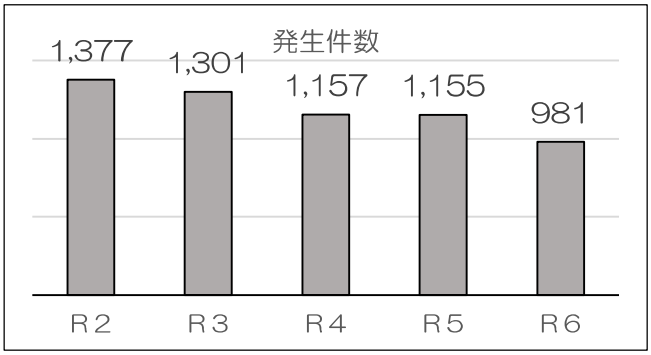
番号	路線名	箇所名【交差点名】	選定理由					進捗状況（年度）
			死傷事故発生割合	死傷事故発生件数	急挙動	道路利用者指摘	未然防止等	
1	国道7号	秋田市川尻町大川反【臨海十字路交差点】		●		●		R5完了
2	国道7号	秋田市寺内蛭根3丁目24番地【港大橋前交差点】	●			●		R7以降
3	国道7号	秋田市土崎港西2丁目【土崎臨海十字路】					●	事業中
4	国道7号	秋田市土崎港西4丁目					●	事業中
5	国道7号	秋田市飯島道東1丁目14番地【北港入口交差点】	●	●				事業中
6	国道7号	秋田市飯島道東3丁目	●					R7以降
7	国道7号	秋田市平右衛門田尻268番地1付近	●	●				R7以降
8	国道7号	秋田市下新城中野琵琶沼	●			●		R4完了
9	国道7号	八郎潟町夜叉袋字沖谷地【沖谷地交差点】					●	事業中
10	国道7号	山本郡三種町森岳					●	事業中
11	国道7号	三種町鵜川字大曲～三種町鵜川字帆出					●	R5完了
12	国道7号	能代市芝童森【芝童森交差点】	●			●		R3完了
13	国道7号	能代市大瀬儘下【大瀬団地入口交差点】	●					R3完了
14	国道7号	能代市二ツ井町切石【切石入口交差点】					●	事業中
15	国道7号	能代市二ツ井町種上【種梅入口交差点】					●	事業中
16	国道7号	能代市二ツ井町荷上場（二ツ井高架Aランプ）					●	事業中
17	国道7号	能代市小繋【小繋交差点】					●	事業中
18	国道7号	北秋田市今泉【今泉三差路交差点】					●	事業中
19	国道7号	北秋田市今泉【今泉交差点】					●	事業中
20	国道7号	北秋田市前山【萩ノ岱交差点】					●	事業中
21	国道7号	大館市川口【川口交差点】	●			●		R3完了
22	国道7号	大館市大町【長倉交差点】	●			●		R4完了
23	国道7号	大館市釈迦内釈迦内【釈迦内交差点】	●		●	●		事業中
24	国道13号	横手市婦気大堤中田【中田交差点】	●	●		●		事業中
25	国道13号	湯沢市材木町１丁目	●					R5完了
26	国道13号	湯沢市杉沢戸石崎～杉沢森道下					●	R4完了
27	国道13号	湯沢市杉沢森道下					●	事業中
28	国道13号	横手市平鹿町醍醐字大橋					●	R5完了
29	国道13号	横手市柳田字持田					●	事業中
30	国道13号	横手市大屋新町（横手新町）					●	事業中
31	国道13号	横手市大屋新町（美砂古）					●	事業中
32	国道13号	横手市前郷上三枚橋【三枚橋交差点】	●			●		R5完了
33	国道13号	横手市条里2丁目5番地【富士見大通り入口交差点】			●	●		R5完了
34	国道13号	横手市条里3丁目【上真山交差点】				●		R5完了
35	国道13号	横手市八幡石町【石町交差点】			●	●		R7以降
36	国道13号	大仙市北楢岡嶋	●					R6完了
37	国道13号	秋田市河辺大字諸井字大部					●	事業中
38	国道13号	秋田市御所野元町3丁目2番地【御所野団地交差点】	●		●			R5完了
39	国道13号	秋田市仁井田目長田3丁目1番地【四ツ小屋入口交差点】	●	●	●	●		R4完了
40	国道13号	秋田市卸町2丁目2番地【古川添交差点】	●	●		●		R7以降
41	国道46号	仙北市田沢湖刺巻					●	事業中
42	国道46号	大仙市協和稲沢					●	事業中
43	国道46号	大仙市協和荒川					●	R3完了

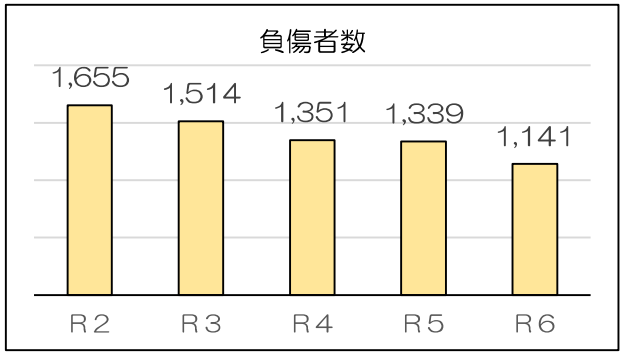
資料②

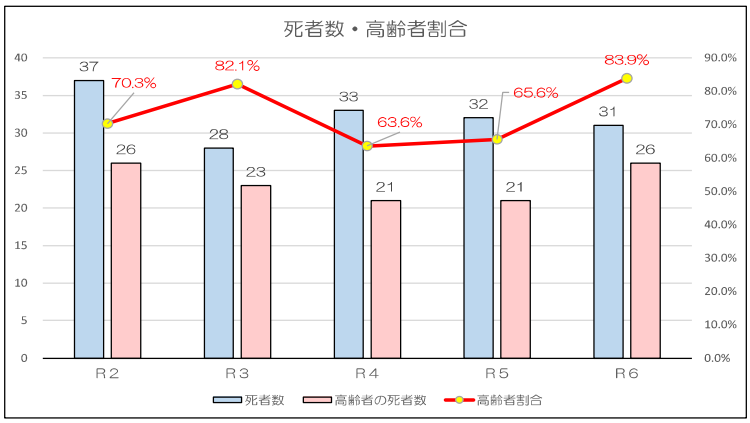
参考資料

県内の交通事故発生状況及び各種対策について【警察本部交通規制課】

1　交通事故発生状況の推移





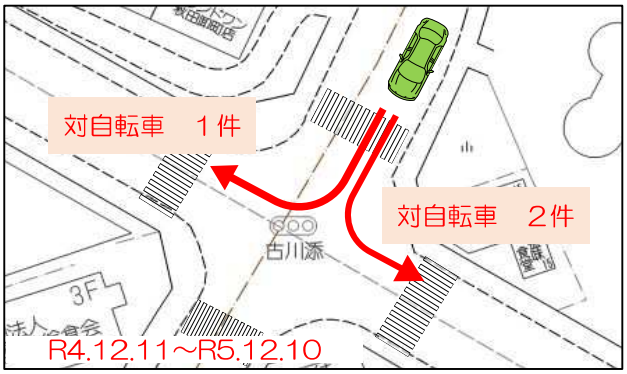


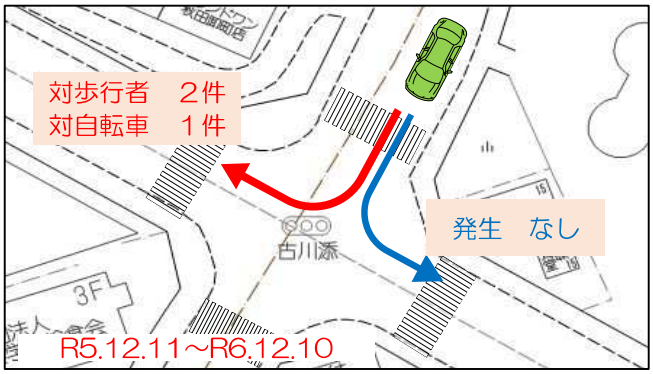
○発生件数及び負傷者数は減少傾向
○死者数は、増減を繰り返しながら減少傾向
○　高齢者の死者数は昨年から増加に転じており、死者に占める割合も過去最高となった。
○　死傷状況は年ごとに違い、総合的な対策が必要である。

死者 26人：歩行3人 自転 4人 運転 17人 同乗 2人
（前年 21人：歩行8人 自転 2人 運転 10人 同乗 1人）

2　秋田市古川添交差点　信号現示変更前後の交通事故発生状況

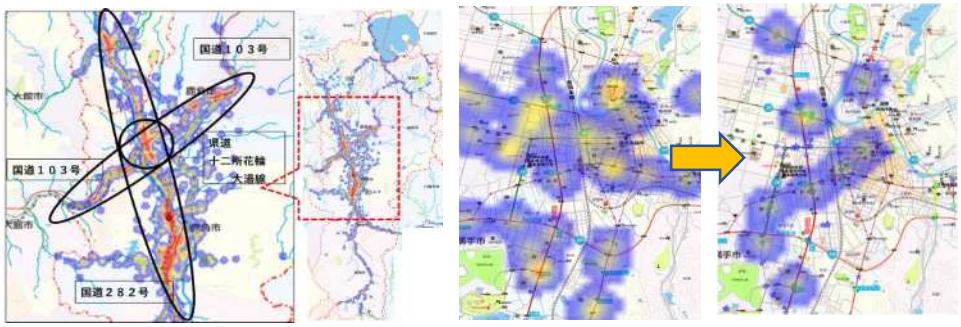
信号現示変更年月日　令和５年12月11日（月）





3　県警察の取組

(1)　事故発生状況等を分析した上で取締り等の集中対策



○交通指導取締り
○パトカーによる警戒活動
○地元住民への事故発生状況の情報提供等

(2)　通学路の合同点検、広報啓発活動等の地道な活動









秋田県内における交通安全対策の取組について

秋田県内における交通安全対策の取組について
―国道13号　横山立体交差点―

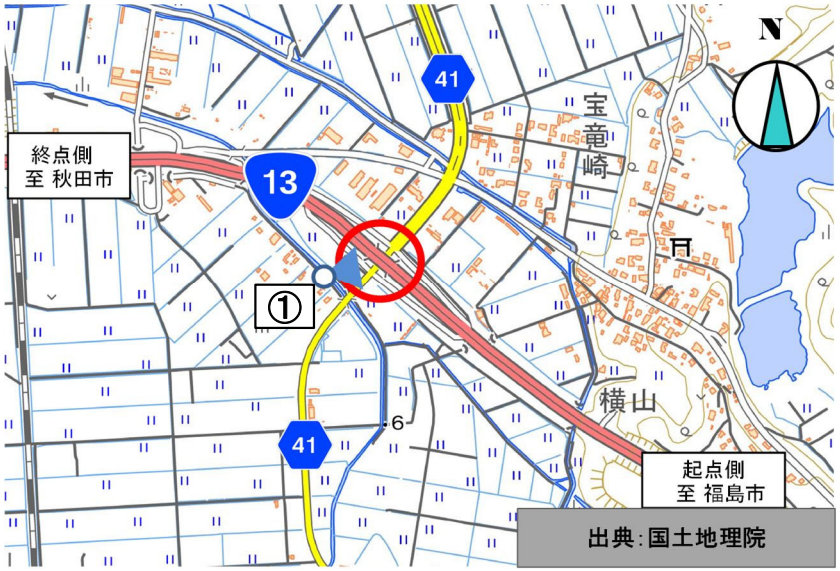
秋田河川国道事務所

国道13号 横山立体交差点における取組

秋田河川国道事務所

【箇所概要】

- 横山立体交差点は、一般国道13号と県道41号（秋田昭和線）が交差する立体交差点である。
- 令和4年に4件の死傷事故が発生したことにより、**日本損保協会の事故多発交差点に選定**されている。死傷事故率（R1-R4）は169.763件/億台kmである。管内平均と比べて追突事故、右折時事故の割合が高い。
- 主方向となる県道41号は、交通量14,307台/日となっている（R3センサス交通量より）



▲ 位置図

現地写真①



▲ 当該箇所の様子

【令和4年　事故多発交差点】

ワースト1
・戸蒔交差点

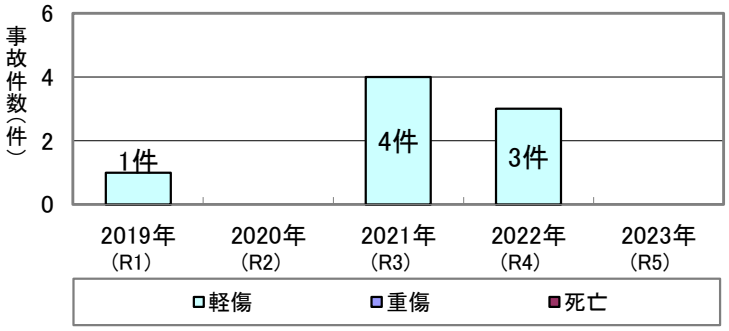
ワースト2
・秋田市茨島二丁目
8番36号付近交差点

ワースト2
・山王十字路交差点

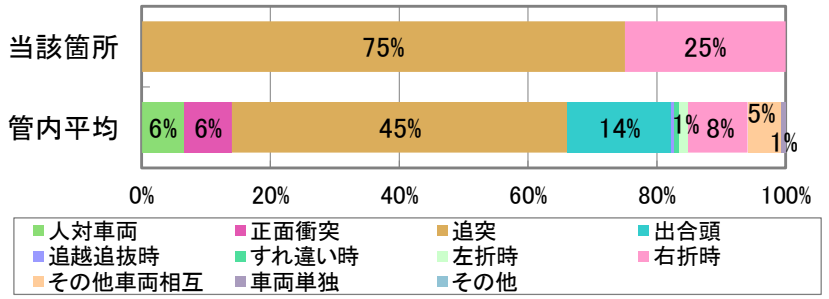
ワースト2
・横山立体交差点

ワースト2
・大館市餌釣字山王岱
25番地付近交差点

▲令和4年　秋田県内の事故多発交差点
出典：日本損保協会



▲死傷事故発生状況の推移



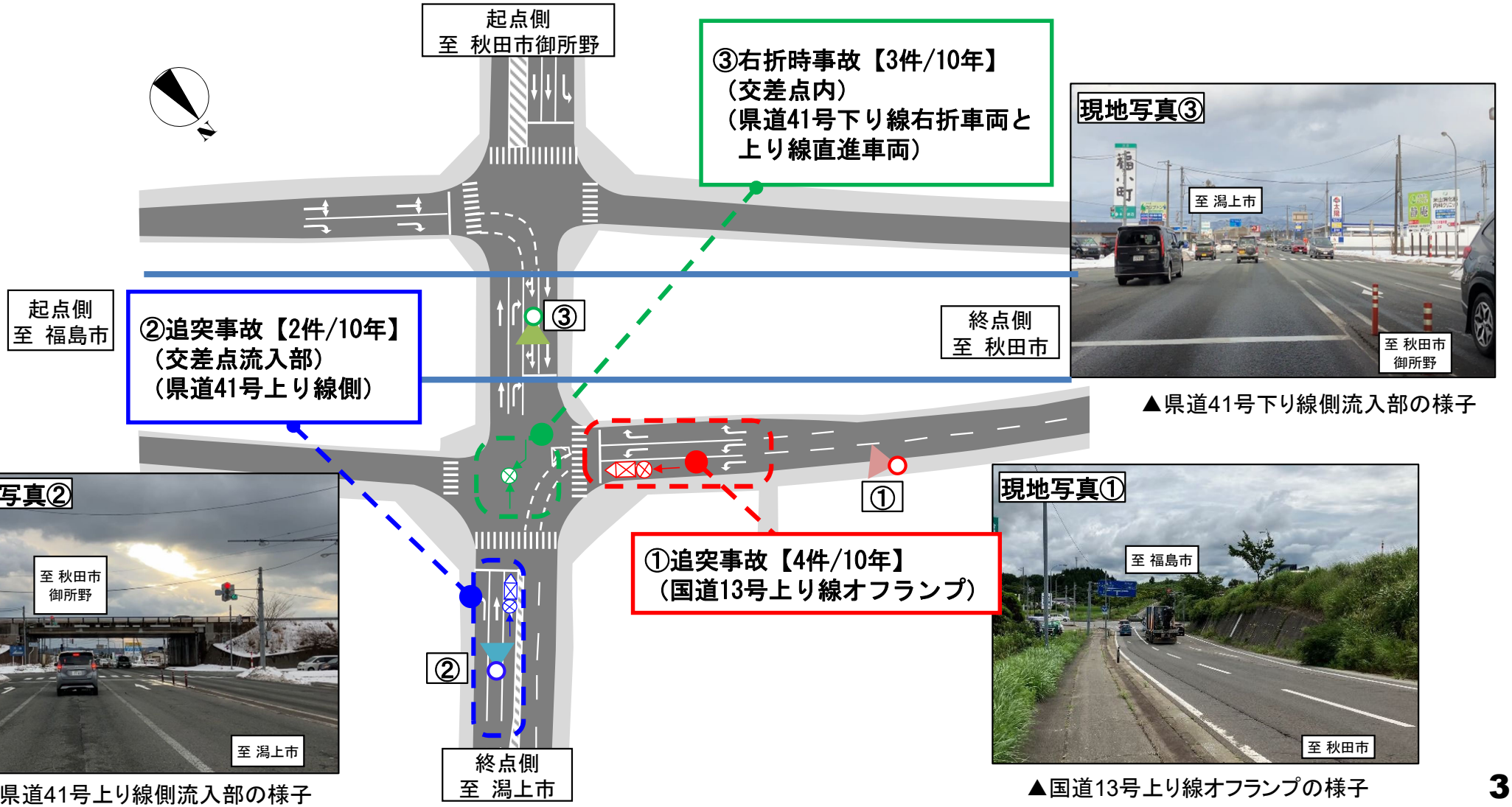
▲死傷事故発生状況（事故類型別）

国道13号 横山立体交差点における取組

秋田河川国道事務所

【着目すべき事故類型】

- 当該交差点において、死傷事故が特に集中している地点と事故類型は以下の通りである。
  ①追突事故（国道13号上り線オフランプ） ②追突事故（県道41号上り線交差点流入部）
  ③右折時事故（県道41号下り線右折車両と上り線直進車両）



現地写真③

▲県道41号下り線側流入部の様子

現地写真②

▲県道41号上り線側流入部の様子

現地写真①

▲国道13号上り線オフランプの様子

国道13号 横山立体交差点における取組

秋田河川国道事務所

追突事故（国道13号上り線オフランプ）

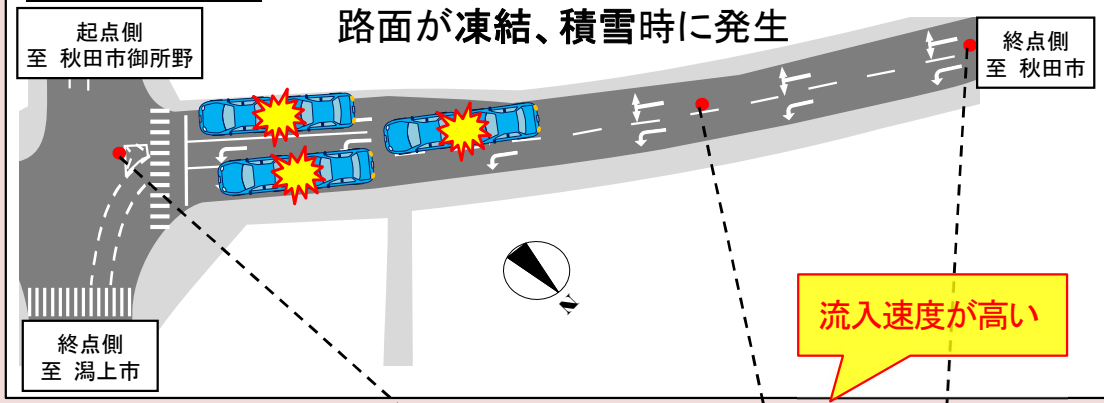
【道路交通環境等】
- 国道13号上り線から県道41号につながるオフランプ（下り勾配）で、左折レーンが2車線と右折レーン1車線で構成。

【想定される事故発生要因】
- 下り勾配に加え、南側はのり面となっているため、日照の影響により路面凍結が発生しやすい。
- 第2車線が左折専用レーンとなるなど、車線運用が複雑なため、走行車線を誤認しやすい。

【対策案】
- 簡易可変注意標識や注意喚起路面表示（追突注意、交差点注意）で運転手へ注意を促す。
- すべり止め舗装により、スリップの抑制および交差点の接近を注意喚起する。

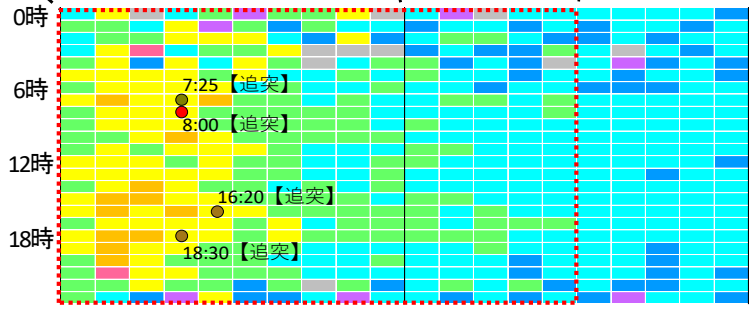
事故発生状況

当該箇所の事故4件のうち**3件**が冬期で
路面が**凍結、積雪**時に発生



速度分析結果（ETC2.0データ）

速度範囲(km/h)	カラー	以上	未満
		0	1
		1	10
		10	20
		20	30
		30	40
		40	50
		50	60
		60	70
		70	80
		80	200



対策案



▲注意喚起路面表示



▲すべり止め舗装

通常期：速度注意
冬期：凍結注意　など
状況に合わせ可変



▲簡易可変注意標識

国道13号 横山立体交差点における取組

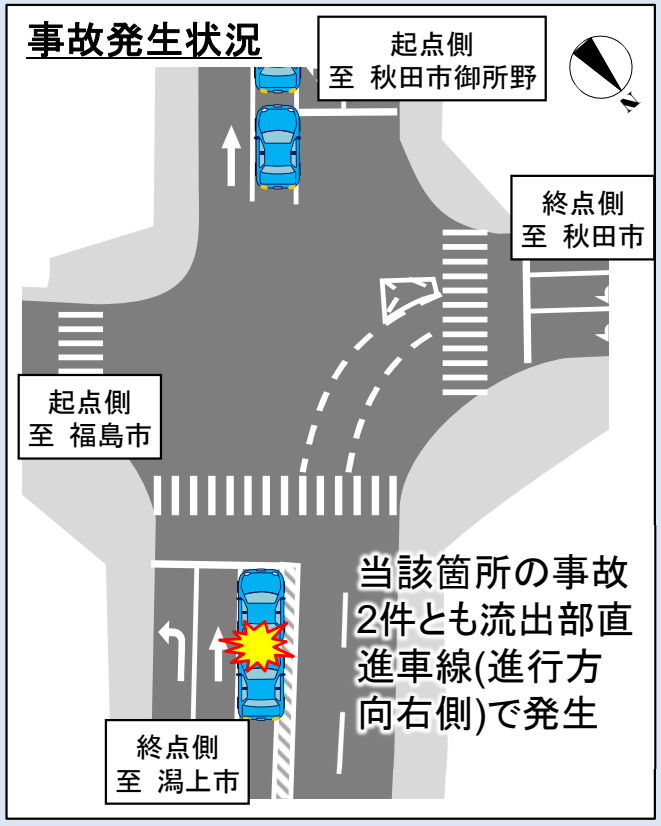
秋田河川国道事務所

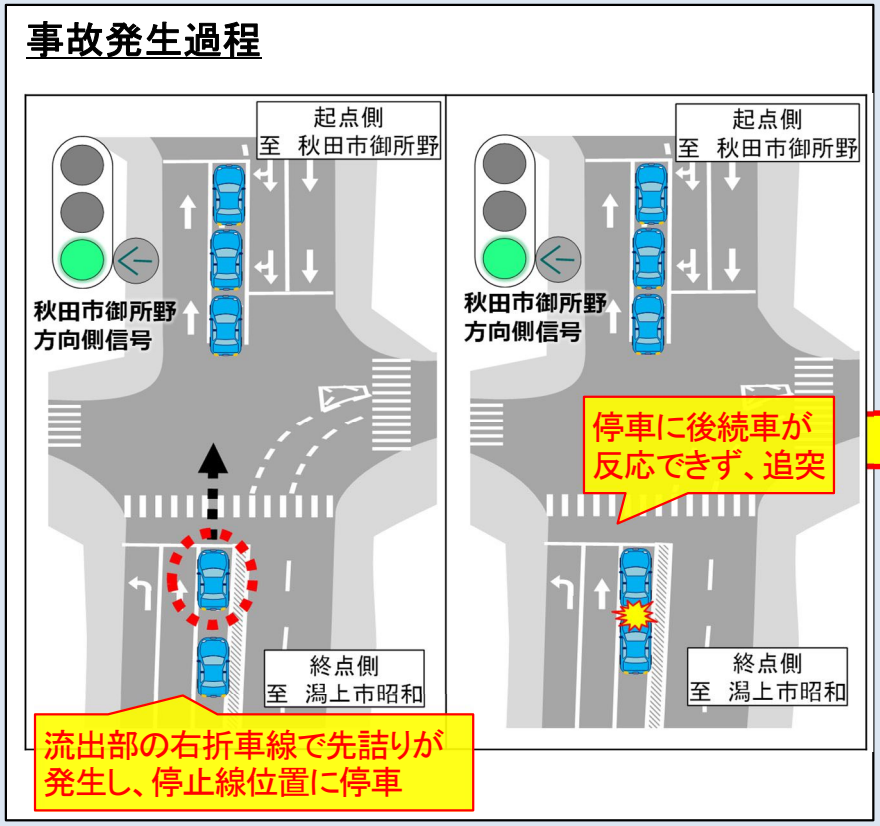
追突事故（県道41号上り線交差点流入部）

【道路交通環境等】
- 立体交差点の街路部は、外回りの交差点形式となっており、本線を挟んで南北に信号機が設置された2段階制御となっている。

【想定される事故発生要因】
- 県道41号上り線流入部において、右折待ち車両が滞留した際に、後続車は北側の停止線手前で待機する必要があり、発進・停止の動静を見誤りやすい。

【対策案】
- ラバーポールや路面表示による注意喚起（追突注意等）。







国道13号 横山立体交差点における取組

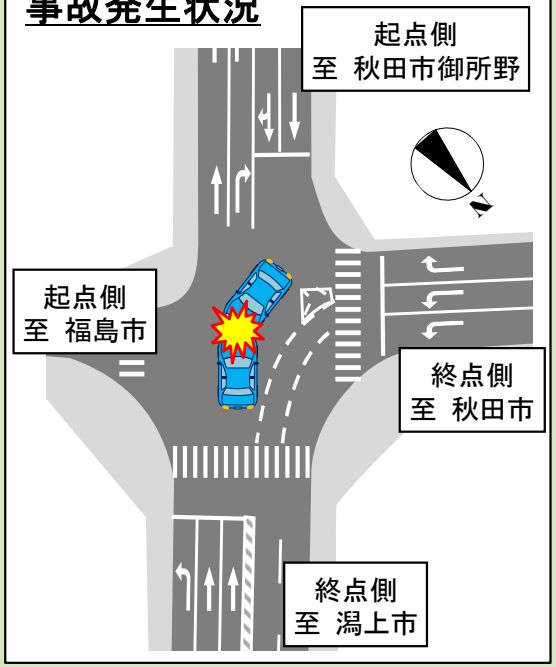
右折時事故（県道41号下り線右折車両と上り線直進車両）

【道路交通環境等】
- 県道41号下り側流入部の車線運用は、第1車線が直進レーン、第2車線が直進・右折レーンとなっている。
- 時差式信号となっており、下り線方向が先に赤丸となる。

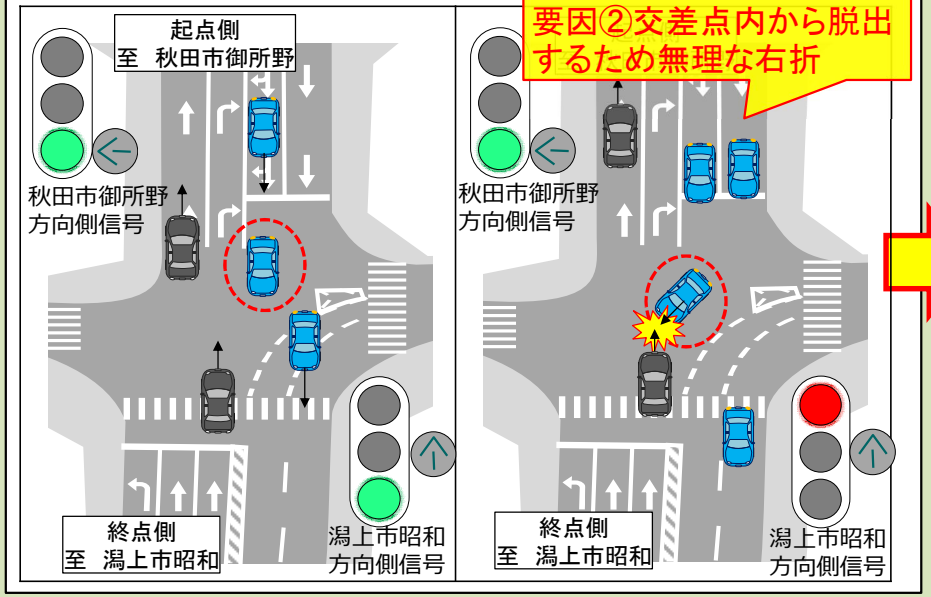
【想定される事故発生要因】
- 右折専用レーンや右折専用現示がないため、青丸制御時に対向直進車の間隙を縫って右折する必要がある。
- 時差式信号であるが、青⇒赤丸への切り替わり時に（全赤と思い込み）対向直進車が停止すると誤認し、無理な右折を誘発しやすい。

【対策案】
- 法定外看板やラバーポールによる注意喚起
- 右折の禁止
- 信号現示運用の変更
- 交差点形状の変更(内回り化)

事故発生状況



事故発生状況



要因①青→赤になり対向車線側も赤と誤認
要因②交差点内から脱出するため無理な右折

対策案

- 法定外看板やラバーポールによる注意喚起
- 右折を禁止にし迂回を促す（P6を参照）
- 信号現示運用を変更
  （右折車側、対向車側の信号を同時に赤に切り替える）
- 交差点の内回り化
  （P7を参照）

時差式信号

対向車注意

◀法定外看板による注意喚起

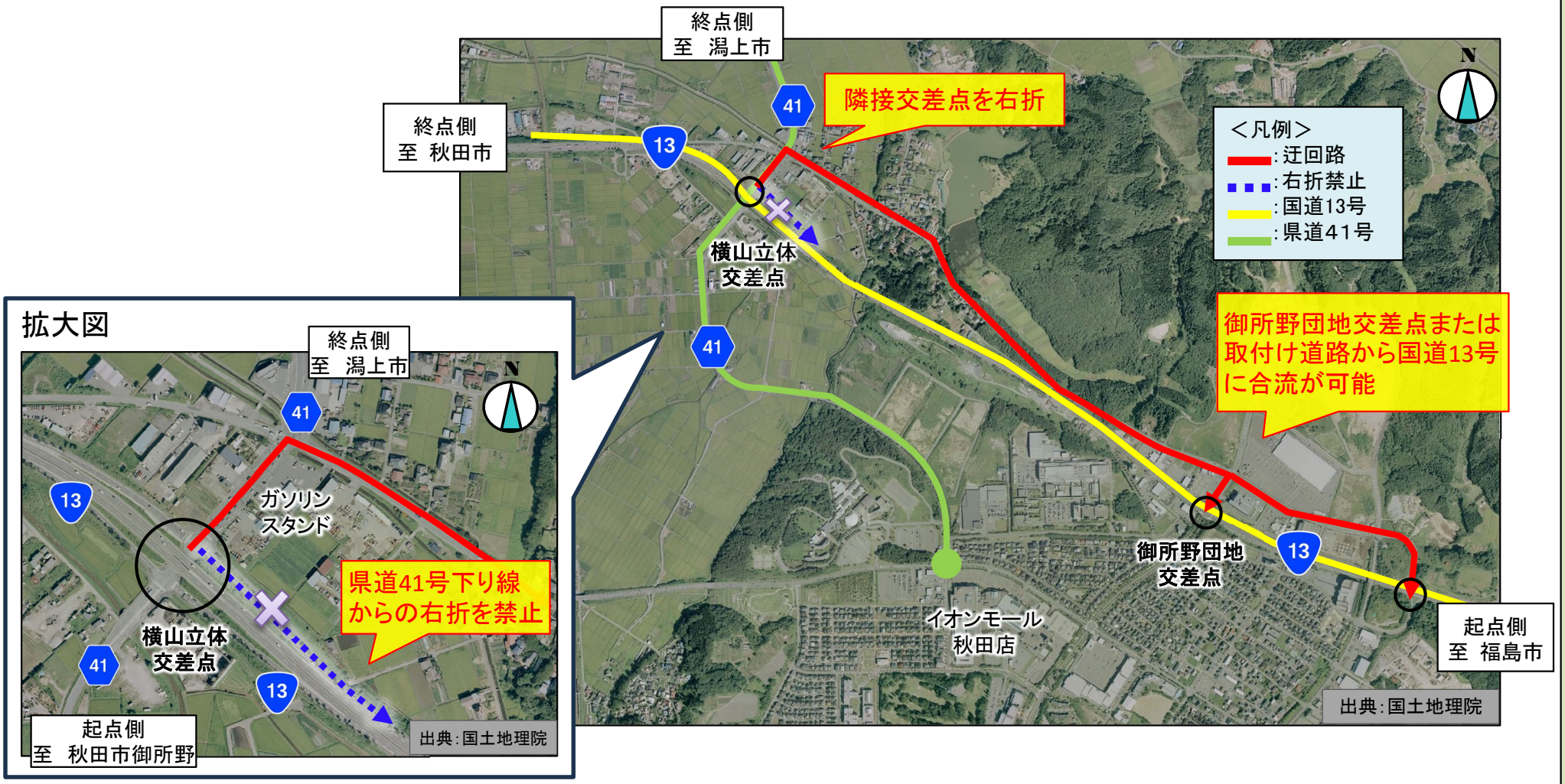
信号現示や交差点形状、右折禁止等の交差点運用を変更する場合は、交通影響は把握するため、**交通量調査を実施する必要**がある

国道13号 横山立体交差点における取組

右折時事故（県道41号下り線右折車両と上り線直進車両）

対策案（公安対策）

・県道41号下り線の右折を禁止とした場合の迂回経路を以下に示す。

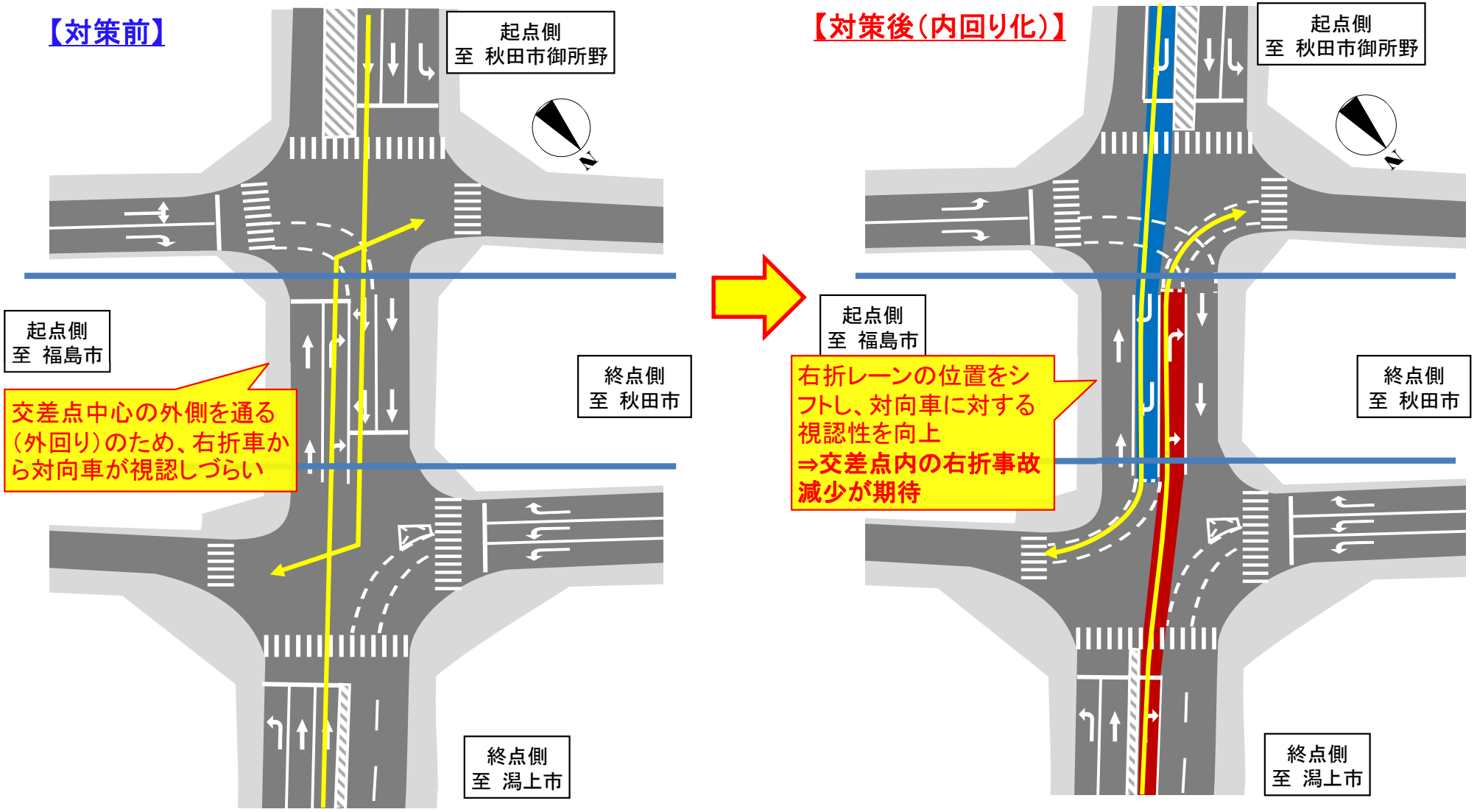


国道13号 横山立体交差点における取組

右折時事故（県道41号下り線右折車両と上り線直進車両）

対策案（抜本対策）

・交差点形状を変えることで、右折時の視認性を向上させ事故の削減が期待できる。



国道13号 横山立体交差点における取組

秋田河川国道事務所

【今後の方針について】

- 道路管理者や交通管理者、有識者、道路利用者など多角的な視点から当該交差点の現況を確認することで、事故発生要因を的確に捉え、対策案に反映することができると考える。

  ⇒合同で当該交差点における交通安全点検を実施を提案

＜合同現地点検概要＞

■ 開催概要

日時：令和7年4月以降

場所：横山立体交差点、秋田河川国道事務所

内容：現地にて合同点検を行った後、現地での気づきや想定される事故要因および対策方針について意見交換を行う。

■参加者

秋田大学浜岡教授、国土交通省秋田河川国道事務所、秋田県、秋田市、秋田県警、日本自動車連盟、秋田県トラック協会　等

合同現地点検

・実際に現地に赴き、危険事象について確認



◀現地確認の実施イメージ

合同現地点検後意見交換会

・参加者から、各立場から設置を希望する対策案について共有

・事故の削減に有効となる対策案について討議



◀意見交換会の実施イメージ

資料③ － 2

暫定2車線の高速道路　区画柵の設置について

～長大橋梁・トンネルにおける区画柵の試行設置箇所の拡大～

令和 7年2月7日

秋田管理事務所

NEXCO
東日本

はじめに

○これまでに秋田管理事務所管内における土工部及び中小橋梁（橋長50m未満）についてはワイヤロープの設置は完了。
○昨年、長大橋梁（橋長50m以上）及びトンネルの一部において区画柵（センターパイプ、センターブロック）を試行的に設置し、検証を開始。

【参考】NEXCO3社
共同記者発表抜粋

２０２３年８月３日
東日本高速道路株式会社
中日本高速道路株式会社
西日本高速道路株式会社

暫定2車線の高速道路　区画柵の設置について
～長大橋梁･トンネルにおける区画柵の試行設置箇所の拡大～

NEXCO東日本、NEXCO中日本、NEXCO西日本は、重大事故につながりやすい暫定2車線区間での高速道路の正面衝突事故防止対策として、ラバーポールに代えて区画柵の設置、検証を進めております。

これまでに2018年6月15日に国土交通省が公表した「暫定二車線の高速道路のワイヤロープ設置方針について」及び2020年3月31日に公表した「暫定2車線の高速道路における新たなワイヤロープ設置方針について」を基に、土工部、中小橋梁※1について、ワイヤロープの設置を進め、2022年度末までに概成しました。

長大橋梁※2及びトンネルについては、2021年6月8日の「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会（第5回）」を経て、2021年10月よりセンターパイプ、センターブロックを試行的に設置し、検証を開始しました。

この度、2022年12月6日の「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会（第6回）」において、試行設置箇所の拡大が決定されたことを踏まえ、以下の箇所についてセンターパイプ･センターブロックを順次設置していくこととしましたのでお知らせします。引続き正面衝突事故防止対策としての有効性、適用性の検証を進め、暫定2車線区間における交通安全対策に取り組んでまいります。

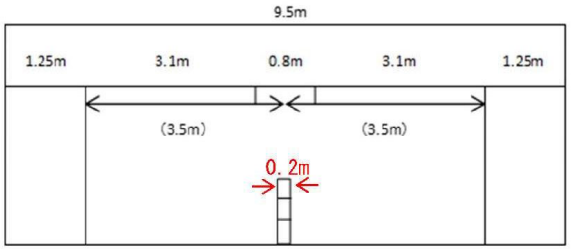
※1　中小橋梁：橋梁延長50m未満の橋梁　　※2　長大橋梁：橋梁延長50m以上の橋梁

長大橋梁、トンネル区間への区画柵試行設置の概要

○長大橋梁、トンネル区間は、土工部、中小橋梁と比較して道路幅員が小さいことによる課題や、長大橋梁においては路面下に床版が、トンネルにおいては中央部路面下に中央排水溝等の既存設備があるため、支柱を打ち込めないなど固定方法の課題があり、ワイヤロープを設置することが困難であった。
○そのため、長大橋梁、トンネル区間においてはワイヤロープに替わる区画柵の設置が必要となり、公募のあった技術から基本的な性能確認や車両の逸脱性能、誘導性能等を有する事が確認されたセンターパイプ、センターブロックを選定。

長大橋梁･トンネル区間の現況［ラバーポール］

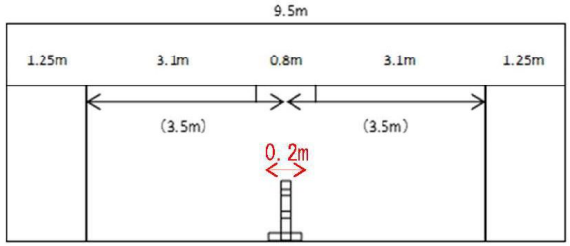




※標準的な幅員構成を示しています。

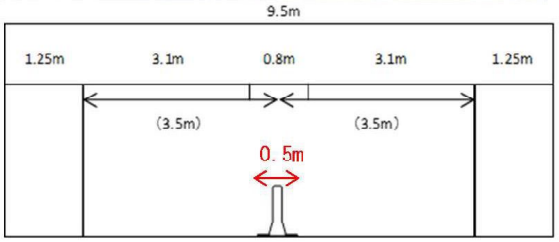
新たな区画柵の試行［センターパイプ］





新たな区画柵の試行［センターブロック］





NEXCO 東日本

区画柵の特徴（センターパイプ、センターブロックの特徴）

■　センターパイプ、センターブロックの特徴

センターパイプ	センターブロック
	
連続性を担保した2本のビーム（丸型鋼管）によって構成される鋼製補強体を連結させ、アンカーボルトにて固定する構造	鉄筋コンクリート製の壁部材を、継ぎ手により縦断方向に連結して一体性を持たせ、鋼板を介して摩擦力により抵抗し、舗装面に設置する構造

センターパイプ、センターブロックの特徴（車両の逸脱性能）

〔高い衝撃緩和性能〕

基本的な性能確認（強度試験、舗装との付着試験など）の他、実験施設にて実車衝突実験を実施し、車両の逸脱防止性能、車両の誘導性能を有することを確認。



センターパイプ小型車衝突実験状況



センターブロック大型車衝突実験状況

センターパイプ、センターブロックの特徴（誘導性能）

〔短時間で開口部を設置可能〕

事故等の緊急時には、持ち運び可能な器具を用いて、容易な作業で、どこにでも開口部を設けることが可能。



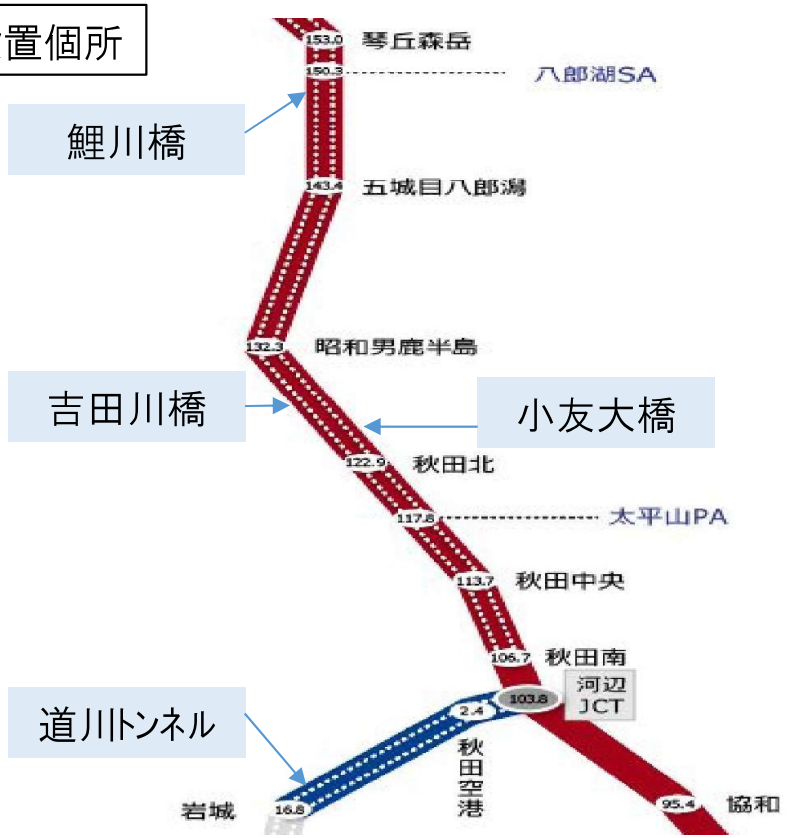
センターパイプ（部材取外し後）



センターブロック（ハンドリフト使用）

秋田管理事務所管内区画柵設置箇所

設置個所



設置状況









■施工箇所（一覧）

区画柵type	路線名	区間			構造物名	延長	設置完了日
センターパイプ	日本海東北自動車道	岩城IC	～	秋田空港IC	道川TN	290m	R6.9.13
センターパイプ	秋田自動車道	秋田北IC	～	昭和男鹿半島IC	吉田川橋	325m	R6.10.29
センターパイプ	秋田自動車道	秋田北IC	～	昭和男鹿半島IC	小友大橋	260m	R6.10.31
センターブロック	秋田自動車道	五城目八郎潟IC	～	琴丘森岳IC	鯉川橋	332m	R6.11.12

おわりに（検証・評価について）

○区画柵設置以降、設置区間での区画柵接触事案や交通事故は発生していない状況であるが、正面衝突事故防止対策としての下記に示す有効性、適用性の検証を進め、暫定２車線区間における交通安全対策に引続き取り組んでまいりたい。
○今後とも緊急時対応等に関して、警察・消防のご意見を参考にさせていただきながら、設置範囲拡大に向けて検証を進めてまいりたい。

■検証項目と主な評価内容

①走行性（車両走行挙動、運転感覚）

②維持管理（区画柵の損傷程度、除雪の作業性、雪堤・雪庇）

③事故防止（事故の発生状況、衝突車両の損傷程度）

④緊急時対応（救急・消防活動、区画柵復旧作業の容易性、滞留車両の円滑排除）

※上記項目について、カメラ調査や合同訓練会等によりデータ収集・整理を実施中。

【参考】区画柵とは？

≪区画柵とは≫

以下の技術的性能が確認された技術であり、「道路上の柵又は駒止め」の一つとして、建築限界内において設置可能

- 高速道路の暫定2車線区間に限っては、「防護柵」に準じた安全性が確保される
- 車両の安全かつ、円滑な通行の確保に資するものであり通行の障害とならない





ワイヤロープ【左：土工部、右：中小橋梁】



センターパイプ



センターブロック

資料④

生活道路の交通安全対策について

美郷町・六郷地区

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

ゾーン30プラスの取り組みについて

国土交通省

- 生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30km／hの区域規制「ゾーン３０」とハンプ等物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めています。
- ETC2.0プローブデータから取得される危険挙動、走行速度から、対策が必要な箇所を抽出し、対策を検討します。

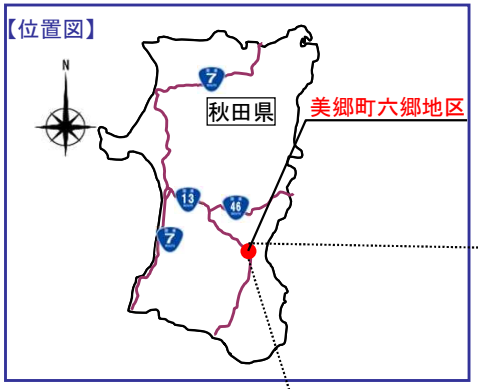
＜ゾーン30プラス＞



美郷町六郷地区の概要

国土交通省

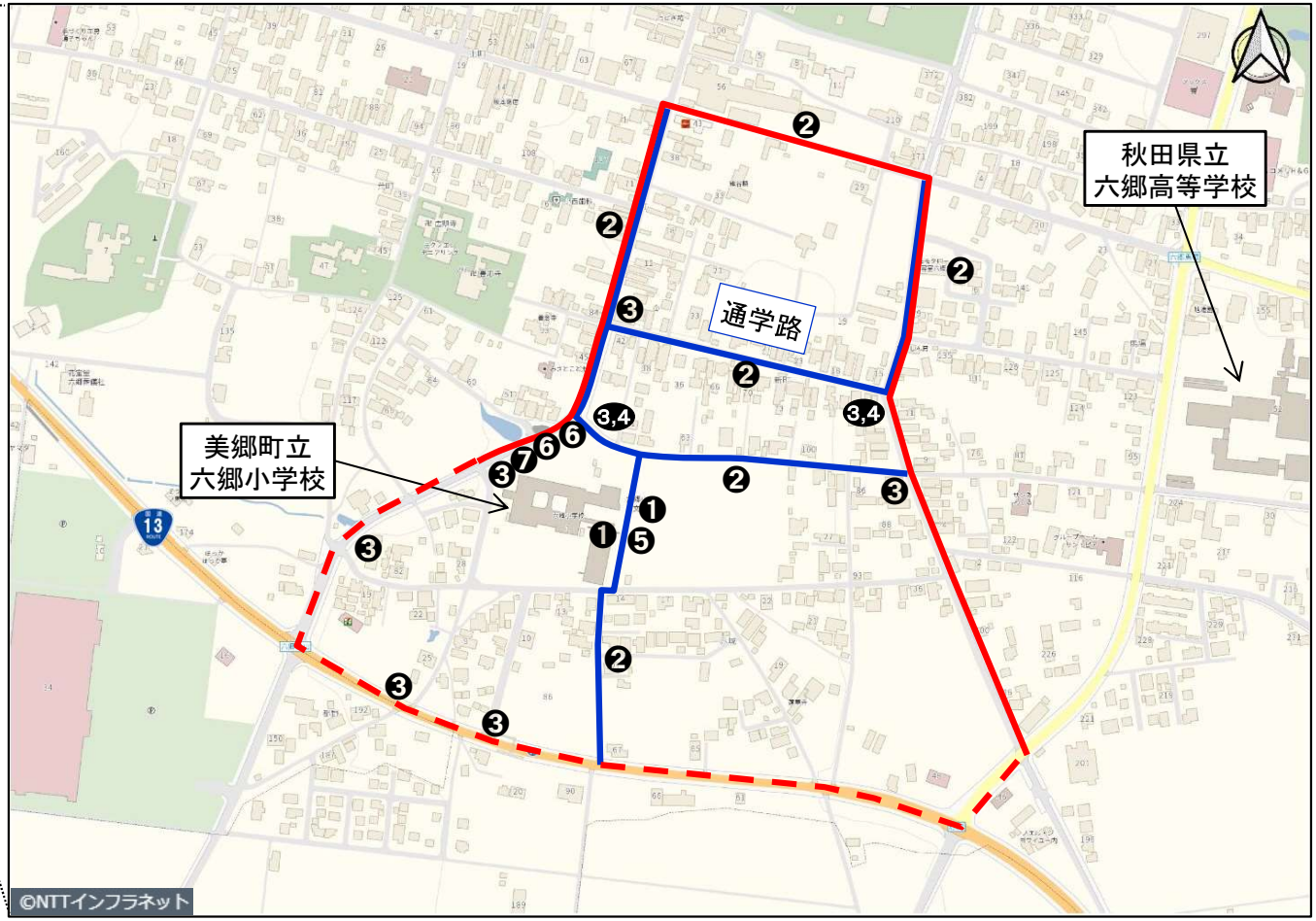
【位置図】



No.	対策内容	No.	対策内容
1	狭さく	5	カラー舗装化
2	グリーンベルト	6	横断歩道のカラー化
3	30km/h規制（標識）	7	立体路面表示
4	30km/h規制（路面標示）		

＜凡　例＞

- 整備区域（ゾーン30プラス）
  ※- - -：外周道路対象外
- 通学路
- ● 対策完了

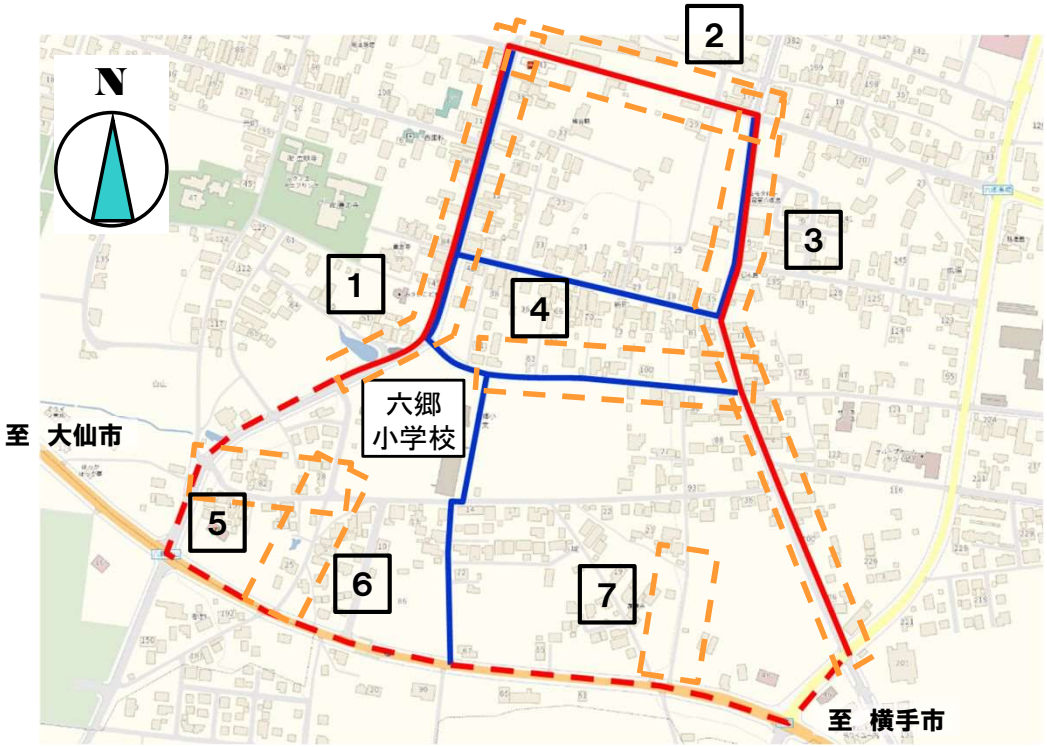


対策方針・メニューの検討

国土交通省

● ゾーン30プラスエリアで挙げられる課題を踏まえ、対策方針・対策メニューを整理する。

ETC2.0分析による課題	対策方針	対策メニュー
①(急減速)路線全体において急減速が多発している。 (走行速度)通学路を含めて小学校の近くにおいても走行速度が高い。	速度抑制	狭さく
②(急減速)路線全体において急減速が多発している。	速度抑制	立体路面表示
③(急減速)路線全体において急減速が多発している。 (走行速度)通学路を含めて路線全体において走行速度が高い。	歩行者の通行空間の明確化	グリーンベルト
④(走行速度)通学路となっているが路線全体において走行速度が高い。	注意喚起	横断歩道のカラー化
⑤(走行速度)当該区間の走行速度が高い。	注意喚起	ゾーン30プラス (看板、路面表示) ※エリア流入部全体
⑥(走行速度)当該区間の走行速度が高い。		
⑦(走行速度)当該区間の走行速度が高い。		



現地合同点検を踏まえた追加対策方針・メニューの検討

国土交通省

● 現地合同点検を踏まえ追加意見に対する課題を踏まえ、対策方針・対策メニューを整理する。

課題	対策方針	対策メニュー
①南進する車両の走行速度が高く、横断歩道手前がカーブとなっているため見通しが悪く急ブレーキ等が発生しており危険な状況である。	速度抑制	減速ドットライン
	注意喚起	「横断者注意」注意喚起看板
②人家が張り付いており狭窄の設置箇所について悩ましい。	注意喚起	横断歩道移設
③横断歩道のような形状をラインパウダーで設置している状況が見られましたが、こちらについては、美郷町で対応することで問題ないか。	速度抑制	ラウンドアバウト
	速度抑制	ハンプ
④「止まれ」の規制標識が設置されているにも関わらず停止線が設置されていない箇所がありました。また、外側線も設置されていないため交差点全体が広く見え、走行位置等が安定しない等の問題があると思われる。	注意喚起	グリーンベルト
	注意喚起	外側線
	注意喚起	停止線

□合同現地点検の概要

■開催概要

日時：令和6年6月18日（火）10:00～11:45

場所：美郷町六郷地区（六郷小学校周辺）

■出席者

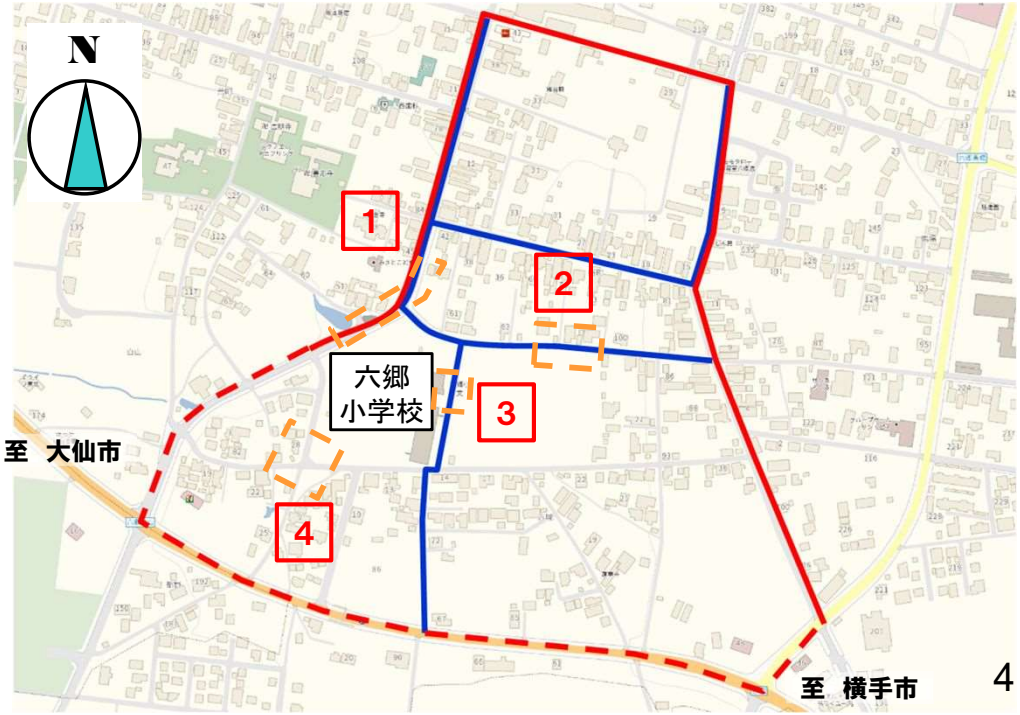
美郷町、大仙警察署、六郷小学校

美郷地区交通安全協会、美郷町交通指導隊

秋田大学浜岡教授、湯沢河川国道事務所

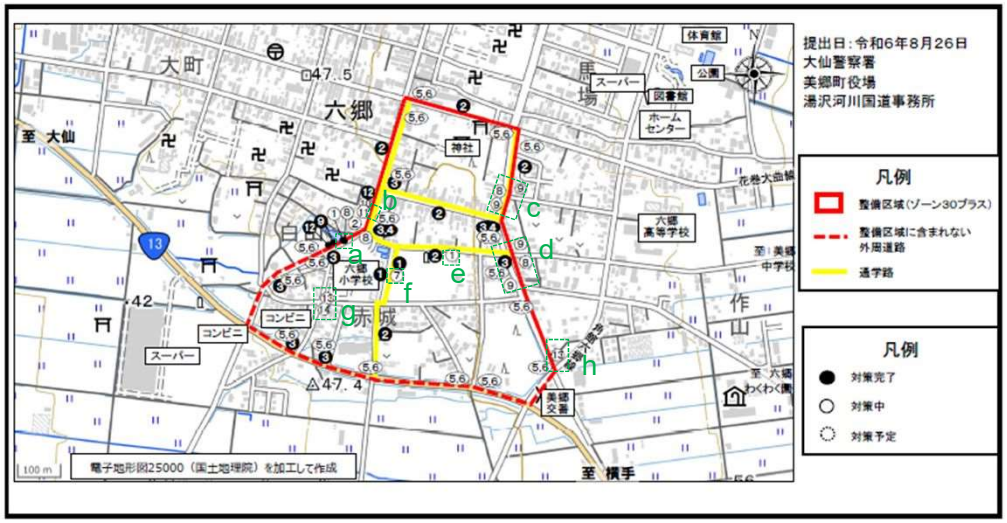






整備計画

国土交通省



管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	秋田県	仙北郡美郷町	六郷地区	R6. 8

【短期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手（予定）時期	対策完了（予定）時期
1	狭さく	4	全て合意済	R4. 4	R7. 3
2	グリーンベルト	7	全て合意済	R4. 4	R7. 3
3	30km/h規制（標識）	8	全て合意済	H25. 8	H25. 8
4	30km/h規制（路面標示）	2	全て合意済	H25. 8	H25. 8
5	ゾーン30プラス看板	18	全て合意済	R6. 10	R7. 3
6	ゾーン30プラス路面表示（法定外表示）	18	全て合意済	R6. 10	R7. 3
7	カラー舗装化	1	全て合意済	R6. 10	R7. 3
8	横断歩道のカラー化	4	全て合意済	R6. 10	R7. 3
9	立体路面表示	5	全て合意済	R4. 4	R7. 3
10	減速ドットライン	1	全て合意済	R4. 4	R7. 3
11	「横断者注意」法定外看板	1	全て合意済	R6. 10	R7. 3
12	「横断者注意」路面表示	2	全て合意済	R4. 4	R4. 8
13	外側線	2	全て合意済	R6. 10	R7. 3
14	停止線	1	全て合意済	R6. 10	R7. 3
15	交通違反取締	区域内			

推進体制・構成メンバー

＜推進体制＞
・美郷町交通安全対策協議会
・秋田県道路交通環境安全推進連絡会議

＜構成メンバー＞
・美郷町（道路管理者）
・秋田県仙北地域振興局
・大仙警察署
・美郷町交通安全協会
・大仙地区安管事業主会
・美郷町校長会
・美郷町PTA連合会
・美郷町議会
・美郷町交通指導隊
・美郷町老人クラブ連合会
・湯沢河川国道事務所

⑤⑥ゾーン30プラン（看板、路面表示）



a.狭さく
グリーンベルト
横断歩道カラー化



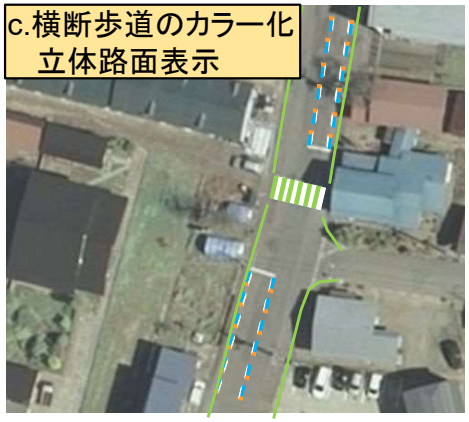
b.「横断者注意」看板



b.減速ドットライン



c.横断歩道のカラー化
立体路面表示



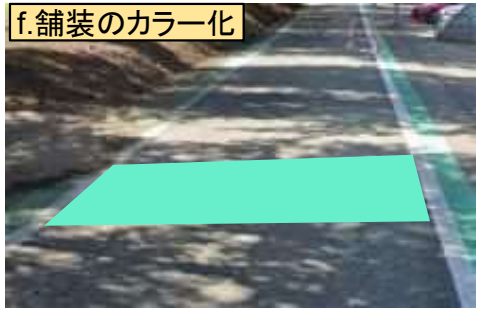
d.横断歩道のカラー化
立体路面表示



e.狭さく



f.舗装のカラー化



g.停止線、外側線設置



h.外側線設置



実施フローと検討状況

国土交通省

- 令和6年6月18日に合同点検実施
- 令和6年度８月中に整備局へ整備計画の報告
- 令和7年4月までに短期対策を実施し、その後、効果検証を実施予定

▼取組フロー

